

synet skal foregaa. Det fastslaaes, at Politivæbriheden paa Skibets Hjemsted skal paase, at det foreskrevne Tilsyn finder Sted, og det bestemmes, at Toldvæsenets Embedsmænd og Betjente ikke maa udklare noget Skib, uden at dette har Bevis fra Politivæbriheden for, at Tilsynet har fundet Sted. Man skulde saaledes synes, at alt maatte være saare godt. Men naar man nu af Søforhøret ser, som jeg allerede før nævnte, at Redningsbælterne ikke var i Skibet, hvor de var nødvendige, men laa i Flensborg, og ser, at Lastemærket, som var afskrabet af Isen, ikke var blevet paamalet, synes det dog, som om der mangler noget Tilsyn. Jeg vil derfor gerne spørge den højtærede Erhvervsminister, om han har sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt, og om han eventuelt vil foranledige, at et effektivt Tilsyn i Fremtiden finder Sted.

Ifølge Sølovens § 26, 1ste og 2det Stykke, har Skibsføreren Ansvaret for, at Skibet er sødygtigt, altsaa ogsaa for, at det er stuvet paa behørig Maade, og at det ikke overlastes, og ifølge § 32 har han ogsaa under Rejsen Pligt til at sørge for, at Skibet er i sødygtig Tilstand. Det vil sige, at han i Virkeligheden er suveræn med Hensyn til Skibets Lastning og Stuvning, i det hele taget med Hensyn til alle Forhold om Bord, og man ser da ogsaa, hvorledes Rederen ved Søforhøret stadig skyder Skylden over paa den omkomne Skibsfører, som ikke mere kan forsvare sig. Nu maa det erindres, at Skibsføreren ansættes af Rederiet og er afhængig af dette, og det Forhold kan nemt fremkomme, at en Skibsfører dels i Konkurrence med andre Skibsførere, dels for at tækkes Rederiet laster sit Skib saa haardt som muligt, idet det naturligvis er en økonomisk Fordel for Rederen, at hans Skib transporterer saa stor Last som muligt. Det er aldeles givet, at der findes ikke den Skibsfører, som, hvis Rederiet paabyder, at han ikke maa overlaste sit Skib, vil udsætte sig selv, sin Besætning og sit Skib for ekstra Fare ved Overlastning. Et Rederi kan altsaa ved at paabyde sine Skibsførere ikke at overlaste og gøre dem forstaaeligt, at de faar Ubehageligheder, hvis de gør det, eventuelt stille dem Afsked i Udsigt, forhindre, at saadan Overlastning finder Sted.

Det er da ogsaa min Overbevisning, at isaadann Selskaber som f. Eks. Ø. K., og i andre Selskaber, hvis Ledelse har Forstaaelse af, at Hensynet til Menneskeliv staar over økonomisk Fordel, der finder saadan Overlastning ikke Sted. Men jeg har i de 20 Aar,

jeg har beskæftiget mig med Søfartsforhold, ved min Virksomhed i en af vore største Søfartsorganisationer ret ofte faaet Meddelelse om og Beklagelser over, at forskellige Skibe blev overlastet. Det har imidlertid aldrig været muligt at faa dette Forhold mere officielt frem, idet de paagældende af Frygt for, at de senere skulde miste deres Plads, ikke har ønsket at lægge Navn til. Jeg har dog hos mig en Skrivelse fra en søfarende Koffardiofficer, som giver en Fremstilling af et Skib, som sidste Vinter gik fra Bottenhavet til Sydspanien i overbelastet Tilstand. Han beskriver, hvor besværligt det var, hvilket Ansvar Skibsføreren følte, og hvilken Frygt den øvrige Besætning nærede, hvorledes Skibet ikke kunde have det nødvendige Kvantum Kul med fra sit Afgangssted, men maatte tage Kul paa forskellige Steder, for at Skibet overhovedet kunde sejle. Den samme Brevskriver giver et Eksempel paa det, jeg fremførte før, at de interesserede af Frygt for at miste deres Eksistensmulighed til Søs ikke tør lægge Navn til, og han slutter sin Meddelelse med at udtale, at hvis „Thor“s Forlis kunde give Stødet til, at der blev indført klare Bestemmelser med Hensyn til Sikkerheden til Søs, og at der blev sørget for, at disse Regler blev overholdt, vilde Ofrene fra „Thor“ ikke være døde forgæves, og jeg gør hans Ord til mine.

Jeg ønsker ikke paa nogen som helst Maade at lægge den danske Skibsfart Hindringer i Vejen. Tværtimod, den danske Skibsfart har saa stor Betydning, hører saa afgjort med til de store værdiskabende Faktorer, som det ærede Medlem Hr. Pinstrup i Gaar lyste efter, at jeg gerne vil være med til at lette dens Kaar paa forskellig Maade. De danske Sømænd har, som det ærede Medlem Hr. Axel Møller omtalte, under Krigen vist en helt modig Optræden, har døjet mange Farer, har været udsat for at blive minesprængt og torpederet for at skaffe det øvrige danske Samfund de forskellige Fornødenheder, og jeg tror, jeg tør sige, at Danmark var det Land, som led de færreste Afsavn. Ikke alene gik Sømændene stadig i denne Fare, men ca. 500 danske Søfolk satte Livet til. Det er derfor min Mening, at Initiativet til at rejse det Monument for dem, der, kan man godt sige, paa vor Side var med i Krigen, det Monument, som nu rejses paa Foranledning af Dansk Dampskibsrederiforening, og som denne Forening skal have Tak for, i Virkeligheden burde være udgaaet fra Regeringen